



Città di Cinisello Balsamo

Provincia di Milano

COPIA CONFORME

Codice n. 10965

Data: 15/11/2011

CC N. 62

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

OGGETTO: INDIRIZZI IN MERITO AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE

L'anno duemiladieciuno addì quindici del mese di Novembre alle ore 21.00, in seguito ad avvisi scritti, consegnati nei termini e nei modi prescritti dalla legge vigente, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione STRAORDINARIA di seconda convocazione ed in seduta PUBBLICA presieduta dal Sig. Sacco Giuseppe nella sua qualità di PRESIDENTE e con l'assistenza del Vicesegretario Generale Veronese Moreno.

Risultano presenti alla seduta i seguenti componenti del Consiglio comunale:

		PRES.	ASS.			PRES.	ASS.
1 - Gasparini Daniela	P.D.	X		17 - Berlino Giuseppe	P.D.L.	X	
2 - Gasparini Alessandro	P.D.		X	18 - Scaffidi Francesco	P.D.L.	X	
3 - Ronchi Andrea	P.D.	X		19 - Cesarano Ciro	P.D.L.	X	
4 - Marsiglia Franco	P.D.	X		20 - Di Lauro Angelo	P.D.L.	X	
5 - Catania Andrea	P.D.		X	21 - Malavolta Riccardo	P.D.L.	X	
6 - Sacco Giuseppe	P.D.	X		22 - Visentin Riccardo	P.D.L.	X	
7 - Grazzi Francesco	P.D.	X		23 - Acquati Piergiorgio	P.D.L.	X	
8 - Ruffa Ivano	P.D.	X		24 - Gandini Stefano	P.D.L.	X	
9 - Russomando Damiano	P.D.	X		25 - Boiocchi Simone	LEGA N.		X
10 - Seggio Giuseppe	P.D.	X		26 - Fumagalli Cristiano	LEGA N.	X	
11 - Martino Raffaele	P.D.	X		27 - Cattaneo Paolo	I.D.V.	X	
12 - Gatto Gerardo	P.D.	X		28 - Lostaglio Francesco	I.D.V.	X	
13 - Muscio Nicola	P.D.	X		29 - Tediosi Aldo	R.C.		X
14 - Bartolomeo Patrizia	P.D.	X		30 - Menegardo Mattia	SIN. e LIBERTA`		X
15 - Strani Natalia	P.D.		X	31 - Zonca Enrico	CITT. INS.-M.P.A.	X	
16 - Lio Carlo	P.D.L.		X				

Componenti presenti n. 24.

Il Presidente, constatato che il numero dei componenti del Consiglio Comunale intervenuti è sufficiente per legalmente deliberare, dichiara aperta la seduta.

N° proposta: 40935

Al Sig.
SINDACO
Daniela Gasparini

OGGETTO
INDIRIZZI IN MERITO AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE

Il servizio di trasporto pubblico comunale è offerto dalle due linee circolari, 710 e 711. Le linee sono state avviate, ai sensi della deliberazione di Consiglio Comunale n.74 del 19.05.1997 che approvava la convenzione tra il Comune di Cinisello Balsamo e il Consorzio Trasporti Pubblici di Sesto San Giovanni per l'organizzazione e l'attuazione di un servizio di trasporto pubblico circolare urbano e di un collegamento urbano tra Cinisello e i quartieri della Cornaggia e della Bettola (**ALLEGATO 1**), coerentemente con la deliberazione di Giunta Comunale n. 445 del 24.04.1997 ad oggetto "Convenzione tra il Comune di Cinisello Balsamo e il Consorzio Trasporti Pubblici di Sesto San Giovanni per l'organizzazione e l'attuazione di un servizio di trasporto pubblico circolare urbano e di un collegamento urbano tra Cinisello e i quartieri della Cornaggia e della Bettola – Approvazione di schema da trasmettere al C.C. per la formale approvazione".

La citata delibera C.C. 74/97 assegnava al CTP (Consorzio Trasporti Pubblici) l'incarico di organizzare ed attuare il servizio.

A seguito degli esiti di gara bandita dal CTP il 21.05.1997, il servizio è stato aggiudicato alla società Caronte s.r.l (allora "Caronte ditta artigiana Autoservizi"), per complessivi 341.600 vetture*km/anno (300.000 vetture*km/anno linee circolari 710-711 – 41.600 vetture*km/anno collegamento frazioni), dal 1.09.1997 al 31.08.2000, con il Contratto di Concessione del Servizio Prot. Gen. 44585/97 del 22.07.1997.

Oggi il servizio di competenza comunale prevede le linee circolari (710-711) per una percorrenza di 300.000 vetture*km/anno, in quanto le 41.600 vetture*km/anno riferite al servizio di "collegamento urbano tra Cinisello e i quartieri della Cornaggia e Bettola" sono confluite nella linea 712, con autorizzazione della Provincia di Milano del 26.01.1999, che istituì la nuova linea interurbana di collegamento tra il Centro di Cinisello Balsamo, le frazioni Bettola e Cornaggia e la stazione di Sesto FS a Sesto San Giovanni. La linea 712 è oggi inclusa tra le linee di area urbana, di competenza del Comune capoluogo di Milano e dallo stesso affidate ad ATM.

Tale servizio è stato poi oggetto di successive proroghe, che hanno progressivamente confermato l'affidamento del servizio, fino alla delibera Giunta Comunale N. 87 del 31.03.2011 "Modifica ed integrazione della delibera GC N. 406 del 23.12.2010: proroga della concessione di servizio per l'anno 2011 delle linee circolari di trasporto pubblico urbano 710 – 711 del Comune di Cinisello Balsamo", che ha confermato la concessione del servizio a tutto il 31.12.2011.

L'importo complessivo dell'affidamento originario era di L. 1.732.500.000, pari a 894.761,58 €; la quota parte riferita alle linee circolari risulta pari a 785.797,64 € (in riferimento all'importo del contratto originario – 1997).

Tale importo è stato oggetto di successive rivalutazioni ISTAT dei canoni applicati ed è determinato, per la sola quota riferita alle linee 710 – 711, nella misura di 1.026.798,06 € per l'anno 2011 (delibera di Giunta Comunale 87/2011 del 31.03.2011).

Il quadro di insieme dei costi sostenuti dall'Amministrazione Comunale di Cinisello Balsamo per il Trasporto pubblico locale nella sua interezza, elaborato dal Servizio scrivente sulla base della documentazione agli atti, è riepilogato nello schema seguente:

TABELLA 1

QUADRO ECONOMICO COMPARATIVO DEI COSTI RIFERITI AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

VOCI	2009		2010		2011	
710 - 711 (300.000 Km)		€ 981.893,79		€ 1.004.278,05		€ 1.026.798,06
frazioni (41.600 Km)	€ 1.117.822,00	€ 136.128,21	€ 1.062.303,00	€ 58.024,95	€ 1.026.798,06	€ 0,00
linea 712	€ 260.778,00		€ 270.348,00		€ 270.348,00	
contributo linee ATM	€ 160.277,00		€ 161.769,00		€ 166.940,88	
spese generali CTP	€ 74.814,00		€ 31.915,00		€ 48.750,00	
bus chiamata	€ 154.000,00		€ 154.000,00		€ 77.000,00	
totale	€ 1.767.691,00		€ 1.680.335,00		€ 1.589.836,94	

NOTA: Si precisa, per maggiore chiarezza di lettura della sopra citata tabella, che:

- Le voci riferite all'anno 2009 sono desunte dal bilancio consuntivo del CTP spa approvato;
- Le voci di competenza CTP spa riferite all'anno 2010 (710-711; frazioni, linea 712 e contributo linee ATM fino a maggio; spese generali CTP e Bus chiamata) sono riferite agli atti preparatori per l'assemblea di approvazione del bilancio consuntivo del CTP spa del quale si è in attesa di ricevere il documento approvato;
- Le voci riferite all'anno 2010 linea 712 e contributo linee ATM da giugno sono stimate in attesa della definizione della relativa convenzione con il Comune di Milano;
- La voce riferita all'anno 2011 linea 710 – 711 è desunta dalla delibera di Giunta Comunale 87/2011 del 31.03.2011;

- Le voci riferite all'anno 2011 linea 712 e contributo linee ATM sono stimate in attesa della definizione della relativa convenzione con il Comune di Milano;
- La voce riferita all'anno 2011 Spese generali CTP è stimata in via presuntiva;
- La voce riferita all'anno 2011 Bus chiamata corrisponde all'importo impegnato per il servizio svolto fino a giugno.

Oltre a quanto sopra esposto si evidenzia che il CTP spa espone a carico del Comune di Cinisello Balsamo un importo rispettivamente pari a € 39.762,00 per l'anno 2009 e € 86.293,00 per l'anno 2010 per la gestione della Bicistazione; tali importi sono stati tuttavia contestati dall'Amministrazione Comunale, in quanto non dovuti secondo gli atti deliberativi assunti.

Ad oggi, il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) sul territorio comunale di Cinisello Balsamo è composto da un'offerta articolata, con la presenza di linee afferenti ai vari livelli di competenza previsti dalla normativa regionale: linee interurbane di competenza provinciale, linee di area urbana di competenza del Comune capoluogo di Milano e linee comunali, di competenza del Comune di Cinisello Balsamo.

L'evoluzione dei servizi di TPL sul territorio comunale, che ha visto l'attivazione di importanti potenziamenti del servizio (fra tutti, nel 2009, la nuova linea tranviaria 31 e l'attuazione del prolungamento della linea 728), l'avvenuta attivazione dei servizi di area urbana sul nostro territorio da parte del Comune di Milano, subentrando in data 3 giugno 2010 ai servizi del CTP SpA, e l'esigenza di definire le procedure per l'affidamento hanno reso opportuna la verifica e definizione della programmazione dei servizi comunali di TPL.

A tale scopo, la deliberazione di Giunta Comunale n. 147 del 18.05.2010 ad oggetto "Trasporti Pubblici Locali: Rapporti Comune di Cinisello Balsamo, Consorzio Trasporti Pubblici Spa, Caronte Srl" (ALLEGATO 2) inquadra la valutazione del nuovo servizio in riferimento agli esiti del tavolo tecnico con il Comune di Milano, avviato in data 29.04.2010 a fronte dell'avvio del nuovo servizio di area urbana da parte di ATM per conto del Comune di Milano. In particolare richiama l' *"annunciata disponibilità del Comune di Milano nelle prime fasi di confronto avviate"*, in questo ambito indicando come fosse *"possibile valutare l'affidamento diretto, in termini di servizi aggiuntivi ai servizi di area urbana ad ATM, naturalmente previa verifica della possibilità di escludere ogni aumento dei costi in essere e di individuare margini di miglioramento del servizio, anche a fronte di una maggiore integrazione con i servizi di area urbana."*

La delibera conclude dando mandato (punto H) di *"rielaborare il progetto delle linee di trasporto urbano"*

Il tavolo tecnico con il Comune di Milano ha concluso i propri lavori istruttori in data 29.7.2010, definendo un assetto ottimizzato delle linee e dei programmi di esercizio che consentirebbe un'estensione di circa 100.000 vetture*km/anno sulla rete ex CTP, a parità di costi

a carico dei Comuni (importi riferiti alle voci linea 712 e contributo linee ATM riportati in tabella 1), ma non ha a tutt'oggi prodotto gli effetti previsti, in quanto le risultanze non sono state trasfuse in una convenzione. Gli esiti sono stati infatti oggetto di un incontro con il Direttore Generale del Comune di Milano in data 11.2.2011, nel corso del quale il Comune di Milano si era impegnato a trasmettere una proposta di convenzione che accogliesse tali esiti: tale proposta è stata inviata dal Comune di Milano solo in data 3.06.2011 (ns. prot. 25020 del 13.06.2011), con contenuti ad oggi non condivisi dai Comuni del Nord Milano in quanto si ritiene che la proposta non abbia recepito appieno gli esiti del tavolo tecnico.

Nel frattempo, il Settore Gestione del Territorio - Servizio Mobilità e Trasporti predisponendo una relazione tecnica, condotta sulla base dell'analisi dei servizi attuali e della copertura territoriale. Tale relazione individuava una serie di scenari alternativi ed era posta a corredo della proposta di delibera di avvio delle procedure di gara per il nuovo servizio n. 38449 del 18.11.2010, esaminata dalla Giunta Comunale del 25.11.2010.

Successivamente, il Consiglio Comunale ha emanato la deliberazione n. 84 del 20.12.2010, avente per oggetto "Indirizzi in merito alla programmazione del servizio di trasporto pubblico comunale" (**ALLEGATO 3**).

Il Consiglio Comunale ha deliberato, anche a mezzo di emendamenti, di avviare, preliminarmente ad ogni decisione sull'avvio della procedura concorsuale, un procedimento di consultazione-partecipazione; in tale prospettiva il Consiglio Comunale ha preso atto della relazione tecnica del Servizio scrivente, ponendola a base di partenza e di confronto per il procedimento; nel contempo il Consiglio Comunale ha fissato la data di maggio 2011 quale nuovo termine per la verifica della migliore soluzione attuabile e conseguentemente per disporre le attività propedeutiche alle procedure di gara.

A fronte della citata delibera, è stato condotto un procedimento di consultazione - partecipazione, così come previsto, articolato come segue:

- Incontri pubblici presso la sede di Villa Ghirlanda nelle date:
 - 16 febbraio 2011;
 - 09 marzo 2011;
 - 30 marzo 2011
- Questionario somministrato via web e uffici comunali nel mese di marzo
- Rilievi di carico effettuati il 21.09.2010; 22.09.2010; 30.09.2010; 5.10.2010; 7.10.2010; 27.10.2010; 31.05.2011; 1.06.2011

I rilievi effettuati sul servizio (**ALLEGATO 4**), gli esiti degli incontri pubblici, nonché i contenuti delle risposte al questionario ricevute confermano come il tema del trasporto pubblico sia prevalentemente concentrato su altre linee di area urbana ed interurbane sul territorio comunale, mentre per le linee comunali (linee circolari 710-711) si evidenzia un interesse meno specifico. Gli esiti del questionario sono sintetizzati nella relazione allegata (**ALLEGATO 5**).

In data 4.08.2011, con argomento di discussione N. 40463, il servizio scrivente ha sottoposto alla Giunta Comunale gli esiti sopra esposti ed ha individuato un'ipotesi di proposta di servizio di trasporto comunale che prevede:

- una linea di collegamento delle aree nord ed ovest del territorio comunale con l'interscambio con le linee di forza 729 e 31 (presumibilmente Campo dei Fiori – S. Eusebio – Cimitero – M. Ortigara);
- una linea di collegamento Casignolo – Cornaggia – Fulvio Testi (Crocetta) – Ospedale Bassini / linea 31.

Tale proposta è stata indicata come base di lavoro per ulteriori approfondimenti di merito. A fronte di ciò, la Giunta Comunale *“prende atto dei contenuti dell'indagine, dà mandato all'U.T. per procedere alla definizione dei percorsi per la gara. Da rivedere entro fine settembre”*.

Nel merito, l'analisi riportata nella relazione tecnica oggetto della deliberazione di Consiglio comunale 84/2010 sopra citata, i rilievi condotti sul servizio ed il percorso di consultazione – partecipazione convergono nell'evidenziare come la quasi totalità degli spostamenti tramite Trasporto Pubblico Locale nella nostra città usufruisca dei servizi offerti dalle reti interurbane e di area urbana, mentre i servizi comunali rivestano un ruolo marginale, determinando così un rapporto inadeguato tra i benefici prodotti e le risorse impiegate.

Si evidenzia di conseguenza la necessità di un'ottimizzazione del servizio, con l'obiettivo di garantire un'adeguata integrazione dei servizi nella rete complessiva di TPL operativa sul territorio comunale, favorendo l'interscambio con le linee principali di forza, in particolar modo con la linea 31, anche in vista dell'attivazione nel corso del 2012 del servizio della linea metropolitana M5 in prossimità dei confini cittadini, che offrirà un'ulteriore integrazione con la linea 31 stessa.

In particolare emerge come le attuali linee 710-711 abbiano col tempo cessato di garantire tale obiettivo: in primo luogo, ciò è dovuto all'evoluzione della rete dei servizi di trasporto pubblico locale intercorsa negli anni.

La rete del trasporto pubblico interurbano e di area urbana nel nord Milano ha infatti conosciuto, dal 1997 ad oggi, numerosi cambiamenti, che si riassumono nel seguito:

- 17 giugno 2000: riorganizzazione linee rete consortile CTPS;
- 1 novembre 2007: passaggio a Brianza Trasporti delle linee di collegamento con Monza, Nova, Carate, Giussano (estensione a Mariano Comense), Muggiò con contestuale creazione di nuove linee di supporto (z218-z221-z222-z225-z227-z229);
- 1 gennaio 2008: passaggio a NordEst trasporti della rete di collegamento con Busnago, Trezzo sull'Adda e Bergamo (che interessa il territorio di Cinisello Balsamo con la linea z301);
- 17 gennaio 2009: attivazione tram 31, potenziamento linea 729 con estensione a Cormano via Fermi, prolungamento linea 727 a Cusano Milanino via Marconi; istituzione linea 728 Cinisello Sant'Eusebio-Bicocca;
- 23 febbraio 2009: modifica percorso linea 728 lungo viale Fulvio Testi;
- 23 novembre 2009: istituzione corse linea 728 per Centrale FS e Cusano Milanino;
- 26 marzo 2011: prolungamento 729 al nuovo attestamento di Comasina della linea M3;
- è infine in corso di attuazione il potenziamento dei servizi individuati sul citato tavolo tecnico del 2010 con il Comune di Milano.

I servizi interurbani hanno conosciuto diverse riorganizzazioni, alcune legate ai prolungamenti delle linee di forza (2009, 2011), altri connessi con l'esigenza di servire nel modo più adeguato possibile i territori interessati (2000), altri legati alle gare con le quali la Provincia di Milano ha affidato i servizi di propria pertinenza (2007, 2008).

Va poi ricordato che nel 2004 sono stati avviati i servizi ferroviari suburbani (linee S), in concomitanza con il completamento del tunnel Lancetti-Porta Vittoria (passante ferroviario di Milano). Nonostante un avvio non particolarmente entusiasmante, il servizio ferroviario suburbano è progressivamente divenuto l'elemento portante del trasporto collettivo al di fuori dell'area urbana milanese ed è riuscito a conquistare ampie fasce di utenza anche all'interno dell'area urbana, con il non trascurabile apporto delle linee automobilistiche, spesso ristrutturate nei percorsi e/o negli orari in funzione delle coincidenze con le linee S.

La polarizzazione degli spostamenti effettuati con i mezzi pubblici lungo gli itinerari metropolitani e suburbani ha modificato anche la struttura degli spostamenti afferenti ai Comuni non serviti direttamente da queste reti. Se fino al 2004-2005 esistevano ancora numerose linee automobilistiche radiali, in grado di portare gli utenti il più possibile vicino alla destinazione finale, eventualmente con un solo cambio, da alcuni anni si osserva la tendenza a concentrare gli attestamenti delle linee automobilistiche in prossimità di stazioni delle reti metropolitana e

suburbana, dove è garantito un agevole interscambio. In questa ottica vanno letti gli arretramenti delle linee storiche Milano-Monza e Milano-Cinisello, servizi che oggi sono rispettivamente limitati a Sesto FS e almeno in parte riconducibili alla tranvia 31.

Il percorso delle linee comunali 710-711 non è stato modificato a seguito dell'attivazione della linea tranviaria 31, perdendo in tal modo aderenza con la rete di trasporto esistente, che tende ad addurre le linee alla rete di forza. Il sistema delle linee comunali tocca in un solo punto, con un interscambio neppure particolarmente felice, la linea tranviaria 31, vanificando in tal modo il potenziale effetto rete che potrebbe probabilmente generare con percorsi differenti.

Come si può rilevare dall'indagine di Regione Lombardia del 2002, integrata con i dati AMAT del 2005 (disponibile sul sito del Comune di Milano), l'analisi della ripartizione modale degli spostamenti che coinvolgono il Comune di Cinisello Balsamo evidenzia la netta prevalenza del modo individuale (circa il 75%) rispetto al modo collettivo (il restante 25%). Tale ripartizione non sembra aver subito sostanziali modificazioni tra il 1995 e il 2005, a riprova che l'introduzione del servizio comunale non ha alterato in modo significativo le abitudini sulla mobilità dei cittadini. Alcuni rilievi condotti sulle corse dell'ora di punta mattinale dell'attuale sistema di trasporto comunale (linee 710-711) hanno evidenziato carichi molto ridotti, fatta eccezione per due corse scolastiche mattinali. Il rapporto costi/benefici appare quindi sbilanciato verso la prima voce, non trovandosi riscontro né nell'utilità puntuale del servizio né nel contributo dello stesso alla modifica delle abitudini dei cittadini, che non trovano convenienza a effettuare un cambio modale (da quello individuale a quello collettivo).

Coerentemente con gli orientamenti espressi dalla Giunta Comunale il 4.08.2011, il servizio scrivente, anche con l'apporto di un tecnico Ingegnere trasportista incaricato, ha quindi valutato e elaborato l'ipotesi di riorganizzazione del servizio su due nuove linee, integrate e complementari al servizio offerto dalle esistenti linee di area urbana e provinciali, finalizzate a consentire un ottimale interscambio con le linee principali presenti nel centro cittadino (linea 31 e linea 729 in primis) (**ALLEGATO 6**).

L'approfondimento condotto su tale servizio evidenzia come esso, se pure potrebbe essere considerato maggiormente aderente allo stato attuale della rete, migliorando le caratteristiche di integrazione ed interscambio rispetto alle circolari attuali, non consentirebbe di raggiungere appieno gli obiettivi posti, in quanto:

- rimane dubbia la capacità di attrarre quote sufficientemente rilevanti di utenza, poichè una buona parte della domanda potenziale continuerebbe, con molta probabilità, a servirsi di linee esistenti appartenenti alle reti di area urbana e/o interurbana che coprono percorsi parzialmente sovrapposti o offrono alternative di collegamento analogamente adeguate;

- il costo del servizio comunale, pur dipendendo nella sua determinazione da aspetti di dettaglio (velocità commerciale, orari coperti e frequenze del servizio), nonché da alcuni aspetti relativi alle modalità di espletamento della gara ed ai requisiti richiesti (caratteristiche del parco mezzi, eventuali obblighi di riscatto del parco autobus del gestore attuale, introiti da tariffazione), può essere stimato in via preliminare nell'ordine di 1.100.000 € annui oltre ad IVA ai quali devono essere aggiunti, nell'anno di attivazione dello stesso, costi aggiuntivi stimabili in circa € 70.000,00 per i nuovi percorsi/fermate;
- servizi più ridotti non offrirebbero alcuna attrattiva per l'utenza potenziale e determinerebbero quindi un rapporto benefici/costi ulteriormente peggiorativo;
- la stima sopra indicata si riferisce inoltre al contributo comunale al netto degli introiti di tariffazione trasferiti dal SITAM; la grave incertezza sulla determinazione di detti importi, che emerge anche dai lavori dei tavoli di concertazione provinciali, per i quali sono risultati insufficienti i dati disponibili per la stima, e che ha negli anni originato un ingente contenzioso, porterebbe inoltre, con tutta probabilità, a un sostanziale incremento dei presumibili costi in esito alla gara (avvicinando i valori di aggiudicazione ai costi lordi del servizio);
- il vigente Bilancio pluriennale, riferito alle annualità 2012 – 2013, prevede uno stanziamento complessivo per i servizi di Trasporto Pubblico di € 950.000,00 annui; in considerazione dei costi da sostenere per il contributo ai servizi di area urbana, l'attivazione del servizio Comunale comporterebbe conseguentemente la necessità di incrementare il relativo capitolo di spesa con apposita variazione di bilancio per un importo pari ad € 800.000,00 circa annui; azione questa che contrasta con il rispetto del patto di stabilità che richiede invece azioni di revisione e riorganizzazione dei servizi finalizzati al contenimento della spesa (considerati anche i contenuti delle recenti manovre finanziarie);
- l'attivazione di un servizio comunale appare poco coerente con gli orientamenti regionali, in riferimento alla proposta di nuova legge regionale in materia (Progetto di legge n. 103, approvato con DGR 1842 del 25.6.2011 – **ALLEGATO 7**), la quale promuove l'integrazione dei servizi all'interno di agenzie di bacino, riunendo gli stessi servizi interurbani e di area urbana e subordinando l'attivazione di servizi comunali alla preventiva autorizzazione dell'Agenzia competente per bacino.

Da quanto precede, emerge che lo svolgimento di un servizio comunale non consentirebbe di raggiungere i necessari livelli di efficienza nel conseguimento degli obiettivi in

rapporto alle risorse impiegate (un indicatore in tal senso è rappresentato dall'indice di affollamento medio stimabile tra il 4,5 e il 5,5 % circa¹).

Ne consegue l'opportunità di valutare di non procedere al mantenimento dei servizi comunali in essere, né all'attivazione di una procedura di gara per un nuovo affidamento, ma di trovare azioni di risposta mirate al conseguimento dell'obiettivo di un miglior utilizzo dei servizi di TPL, con un impiego più efficiente delle risorse.

Gli elementi di analisi tecnica sopra esposti, sono stati oggetto di valutazione da parte della Giunta Comunale nella seduta del 11.10.2011 con Argomento di discussione n.40912 sul quale la stessa si è così espressa *"La G.C. prende atto della relazione dell'ufficio condividendone i contenuti. Dà mandato al settore di predisporre la proposta di delibera per il Consiglio Comunale per la cessazione del servizio di trasporto pubblico comunale, linee 710 e 711, e per l'espressione degli indirizzi a sostegno della mobilità dei cittadini connessa alla rete di trasporto pubblico locale."*

La cessazione del servizio attualmente in corso sulle linee circolari 710-711 (sia in caso di cessazione di servizi comunali che di aggiudicazione mediante gara di un nuovo servizio) comporta la necessità di affrontare, con la collaborazione dello Studio Legale incaricato, la problematica relativa all'eventuale riscatto/trasferimento di una quota del parco autobus oggi utilizzato dall'esercente.

Il capitolato speciale di appalto stipulato nel 2007 con la Soc. Caronte (**ALLEGATO 8**) individua infatti una previsione di riscatto del parco autobus alla cessazione del servizio. Tale previsione è chiaramente connessa alla durata del contratto di appalto stesso (tre anni), in riferimento all'ammortamento degli investimenti necessari sul parco autobus per l'attivazione del servizio. Coerentemente, l'art. 36 indica perciò un limite di vetustà dei veicoli, pari ad un massimo di quattro anni e otto mesi dalla prima immatricolazione del veicolo, al termine del periodo di concessione.

Considerato che il periodo di concessione è stato esteso ben al di là della scadenza originaria, per i periodi successivi fino al 2011, si deve ritenere che l'affidamento abbia avuto una durata tale da consentire una più ottimale gestione da parte dell'esercente dei piani di ammortamento degli investimenti per il parco circolante dedicato alle linee comunali, tanto più che il corrispettivo, essendo sempre stato adeguato sull'importo originario (importo che

¹ Al fine di stimare gli indicatori, sono stati impiegati i dati trasmessi dalla società Caronte srl, (seppure non validati) per l'anno 2010: essi indicano un totale di passeggeri trasportati nell'anno pari a 355.350, su 23.797 corse annue: numero passeggeri per corsa 14,93; stimando una percorrenza media di ciascun passeggero di circa il 25% dell'intero percorso ed una capienza media di 80 posti, si ha un indice di occupazione di $3,7/80 = 4,7$ %.

prevedeva l'ammortamento dei mezzi utilizzati) ha continuato ad inglobare la quota riferita a tale voce, ancorché i mezzi siano stati spesso usati ben oltre il periodo di ammortamento.

L'art. 36 del contratto di servizio va quindi letto tenendo conto delle mutate condizioni contrattuali, sia in termini di durata, sia in termini di oggetto che di soggetto.

Rilevato preliminarmente che il citato art. 36 individua come soggetti obbligati "*Il Consorzio appaltante o l'appaltatore subentrante*" e non l'A.C., l'obbligo di riscatto non potrebbe comunque che essere riferito ai soli autobus impiegati dall'appaltatore nell'attuale servizio (ridotto ad una percorrenza di 300.000 vetture*km/anno, rispetto agli originari 341.600 vetture*km/anno) e che abbiano una immatricolazione non eccedente ad un quinquennio rispetto alla data di scadenza del rapporto (31.12.2011), limitatamente ad un costo non eccedente il residuo non ammortizzato.

Per quanto riguarda l'offerta dei servizi di trasporto pubblico per i cittadini, prendendo atto del già citato carattere di elevata integrazione della domanda di mobilità e della conseguente necessità di integrazione e di flessibilità dell'offerta di servizio, si evidenzia come abbia un carattere strategico l'adozione di una visione metropolitana dei problemi della mobilità.

Si tenga poi conto che è in fase di elaborazione il nuovo Piano Triennale dei Servizi (PTS) da parte del Comune di Milano, che ha la competenza sui servizi di area urbana, i quali offrono la maggiore quota di capacità disponibile sul territorio comunale, ed inoltre programma e gestisce l'evoluzione di infrastrutture di primaria rilevanza anche per i cittadini di Cinisello Balsamo (fra tutte, la nuova M5 ed il prolungamento della M1, ambedue ai confini della nostra città): in riferimento al PTS, è opportuno che l'A.C. si attivi al fine di garantire un adeguato ruolo di partecipazione del comune di Cinisello Balsamo a tali processi decisionali, affinché esso preveda un potenziamento dei servizi quanto più possibile ottimale sul territorio comunale.

Nel breve termine i possibili interventi da richiedere al Comune di Milano e alla Provincia di Monza e Brianza, rispettivamente sulle reti di area urbana ed interurbana, riguardano il potenziamento degli orari di servizio di alcune linee, con particolare riferimento alla linea 728, lo spostamento di fermate a servizio del cimitero Nuovo (linee 702 e/o 728, z225) e lo studio riferito a corse aggiuntive con percorsi a servizio delle Frazioni in specifici orari.

Considerato che l'obiettivo primario è quello di favorire l'impiego del trasporto pubblico da parte del maggior numero possibile di cittadini, determinando uno spostamento modale dal trasporto individuale al trasporto pubblico, possono inoltre essere conseguiti risultati significativi, in rapporto alle risorse impiegate, promuovendo l'acquisto di abbonamenti alla rete del TPL.

La definizione di un accordo con il Comune di Milano per l'acquisto di abbonamenti a tariffa scontata e l'erogazione di un contributo da parte del Comune di Cinisello Balsamo per l'acquisto (in coerenza anche con l'Ordine del Giorno approvato dal Consiglio Comunale in sede di approvazione del Bilancio di previsione – delibera N. 13 del 29.03.2011) potrebbe ottenere un duplice esito:

- ridurre in modo rilevante il costo di impiego dei servizi da parte degli utenti abituali;
- indurre un utilizzo più abituale del servizio da parte di utenti oggi irregolari o saltuari.

Ciò comporterebbe quindi l'utilizzazione di una quota adeguata dello stanziamento a bilancio, riferito alla spesa per i trasporti pubblici, per l'attivazione di un sistema di contributi, anche differenziati per categorie di età e/o di reddito, finalizzati a promuovere l'acquisto di abbonamenti SITAM.

Le previsioni di bilancio pluriennale vigente, riassunte nella tabella sotto indicata, già determinano una disponibilità di risorse che consente di programmare nuove azioni da parte dell'Amministrazione Comunale in materia di trasporto pubblico locale:

TABELLA 2

VOCI	2012	2013
linea 712	€ 275.000,00	€ 275.000,00
contributo linee ATM	€ 170.000,00	€ 170.000,00
spese generali CTP	€ 50.000,00	€ 50.000,00
Totale costi riferiti al TPL	€ 495.000,00	€ 495.000,00
Stanziamento a bilancio	€ 950.000,00	€ 950.000,00
Risorse a bilancio disponibili	+ € 455.000,00	+ € 455.000,00

Le azioni proposte in merito ai Trasporti Pubblici Locali, possono essere valutate nel quadro di un programma di azioni coordinate in materia di mobilità sostenibile, che l'A.C. potrebbe promuovere. A tale riguardo, può essere valutata, coerentemente a quanto discusso nel recente incontro con gli imprenditori locali del 21.09.2011, la possibilità di istituire un innovativo ruolo di mobility manager di area, con l'obiettivo di condividere i costi di tale servizio e di amplificare l'efficacia degli interventi, rendendo sinergiche le risorse disponibili e rendendo coerenti le esigenze di mobilità espresse dai cittadini e dai lavoratori, in termini di trasporto pubblico, trasporti finalizzati, mobilità ciclabile, flotte aziendali (bike/car sharing), etc.

Inoltre, gli interventi di sviluppo/miglioramento della rete ciclabile esistente, peraltro già oggetto di attenzione da parte della Giunta Comunale nell'ambito della definizione del Piano Triennale delle opere pubbliche 2012-2014, possono essere accompagnati da una valutazione di fattibilità di un sistema di bike sharing compatibile con quello attivo sul territorio milanese, che permetta un utilizzo integrato del servizio sul territorio delle due città e in particolare nei nodi di interscambio.

La presente relazione è trasmessa per le relative determinazioni di merito.

Cinisello Balsamo, li 12/10/2011

IL DIRIGENTE
del Settore Gestione del Territorio
(F.to Arch. Giuseppe Faraci)

Capo Servizio
Mobilità e Trasporti
(F.to Arch. Matteo Ghezzi)

.....

F.to Dott. Luca Giuseppe Rodda

.....

Allegato alla deliberazione di Consiglio comunale n. 62 del 15.11.2011

OGGETTO: INDIRIZZI IN MERITO AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE

Ai sensi dell'art. 49, 1° comma, del D.lgs. 18.08.2000 n.267, si esprimono i seguenti pareri con riferimento alla deliberazione in oggetto :

REGOLARITÀ TECNICA

IL DIRIGENTE
Del Settore
GESTIONE DEL TERRITORIO
(F.to Arch. Giuseppe Faraci)

REGOLARITÀ CONTABILE

(F.to Stefano Dr. Polenghi)

OGGETTO: INDIRIZZI IN MERITO AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE.

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTI i contenuti della l.r. n. 11 del 14 luglio 2009, con particolare riferimento agli artt. 3 e 7, che assegnano alla competenza del Comune le linee di trasporto pubblico comunale e l'art. 43 che disciplina le forme di affidamento;

CONSIDERATO che sul territorio comunale sono presenti numerose linee di trasporto pubblico locale di area urbana ed interurbane e che tali linee hanno avuto una notevole evoluzione nel corso degli anni, con l'incremento di capacità del servizio, grazie all'attivazione della nuova linea tranviaria 31 ed al riordino delle linee su gomma;

CONSIDERATO che sono inoltre attivi sul territorio comunale servizi di linea di trasporto pubblico di competenza del Comune, ovverosia le linee circolari 710 e 711;

VALUTATO che il servizio di queste ultime linee ha oggi un'utenza ridotta, una limitata sinergia con la rete presente sul territorio cittadino e presenta un basso rapporto tra utilità e risorse impiegate;

RILEVATO il carattere di elevata integrazione della Città nel sistema metropolitano e, conseguentemente, che la risposta ottimale ai bisogni di mobilità si può determinare attraverso un'offerta integrata di servizi sull'area urbana;

VISTA la delibera di Giunta Comunale n. 147 del 18.05.2010 ad oggetto "Trasporti pubblici locali: Rapporti Comune di Cinisello Balsamo, Consorzio Trasporti Pubblici spa, Caronte srl";

RICHIAMATA la propria precedente delibera N. 84 del 20/12/2010 avente per oggetto "Indirizzi in merito alla programmazione del servizio di trasporto pubblico locale", nella quale si prendeva atto della relazione tecnica predisposta a riguardo dal Settore Gestione del Territorio – Servizio Mobilità e Trasporti e si avviava il procedimento di consultazione – partecipazione in merito alla programmazione del servizio di trasporto pubblico comunale;

PRESO ATTO che tale procedimento si è svolto nei mesi di febbraio e marzo 2011;

ESAMINATA la relazione predisposta in merito dal Settore Gestione del Territorio – Servizio Mobilità e Trasporti;

RILEVATO che da tale relazione emerge che le indagini tecniche e conoscitive hanno evidenziato come il servizio del trasporto pubblico comunale non consenta di raggiungere i necessari livelli di efficienza nel perseguimento degli obiettivi in rapporto alle risorse impiegate;

PRESO ATTO delle possibili azioni a sostegno della mobilità dei cittadini tramite il trasporto pubblico locale;

RICHIAMATA l'esigenza del rispetto del Patto di Stabilità che richiede azioni di revisione e riorganizzazione dei servizi finalizzati al contenimento della spesa;

DATO ATTO che il servizio di trasporto pubblico comunale è affidato fino al 31.12.2011, in virtù della delibera di Giunta Comunale n. 87 del 31.03.2011;

VISTO il Testo Unico degli Enti Locali D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 ed in particolare l'art. 42 sull'attribuzione ai Consigli Comunali delle competenze in merito all'organizzazione dei pubblici servizi;

CONSIDERATO che il presente argomento è stato esaminato dalla Commissione Consiliare II – "Assetto, Utilizzo, Tutela del Territorio" nella seduta dell' 8.11.2011;

VISTI i pareri di cui all'art, 49, 1° comma, del D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000, allegati al presente atto;

con voti.....

DELIBERA

1. DI NON PROCEDERE ad alcun affidamento del servizio di trasporto pubblico comunale alla scadenza del 31/12/2011, per le ragioni esposte in premessa;
2. DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta per avviare un percorso strategico finalizzato al miglioramento dei servizi integrati di trasporto di area urbana per gli abitanti di Cinisello Balsamo, attivando un tavolo di lavoro in tal senso con il Comune di Milano, anche in relazione alla definizione in corso del nuovo Piano Triennale dei Servizi da parte dello stesso ed alla richiesta agli Enti competenti di interventi di potenziamento nel breve termine;

3. DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta a promuovere, nei confronti degli altri Enti titolari di servizi di trasporto pubblico sul territorio e delle aziende esercenti, iniziative per sollecitare percorsi che facilitino il passaggio del personale non più impiegato sulle linee comunali di TPL;

4. DI DARE MANDATO al Settore competente di predisporre un'adeguata analisi finalizzata all'attivazione di un sistema di agevolazioni, per i Cittadini di Cinisello Balsamo per l'erogazione di un contributo per l'acquisto di abbonamenti SITAM a prezzo ridotto.

In apertura di seduta il Presidente ricorda che la trattazione del punto in oggetto è già iniziata nella seduta del 10 novembre. Riapre dunque il punto. Si accende una discussione... omissis... (trascrizione allegata all'originale dell'atto) nel corso della quale vengono presentati i seguenti emendamenti:

EMENDAMENTO MUSCIO, RUSSOMANDO

Si propone di emendare il punto 1 del disposto deliberativo nel seguente modo: **“di sopprimere le linee circolari 710 e 711 per le ragioni esposte in premessa”**

EMENDAMENTO TEDIOSI

Al punto 3 del dispositivo deliberativo dopo “esercenti” sostituire con: **“iniziative finalizzate a percorsi che possano garantire il mantenimento del posto di lavoro”**

EMENDAMENTO N.1 PDL

Sostituire nel dispositivo il termine “DELIBERA” con “IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA A” e contestualmente:

- cassare nel punto 1 la preposizione “DI” davanti a “NON PROCEDERE”
- cassare nel punto 2 la frase “DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta per”
- cassare nel punto 3 la frase “DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta a”
- Cassare nel punto 4 la preposizione “DI” davanti a “DARE MANDATO”

EMENDAMENTO N.2 PDL

Modificare il punto 1 del dispositivo sostituendo “alla scadenza del 31/12/2011” con “quando altri Enti competenti avranno potenziato il servizio nella nostra città”

EMENDAMENTO N.3 PDL

Modificare il punto 2 del dispositivo sostituendo “breve termine” con “in tempo utile per la continuità del servizio nel momento in cui le linee 710 e 711 non saranno più attive nel territorio”

EMENDAMENTO N.4 PDL

Modificare il punto 3 del dispositivo sostituendo “facilitano” con “garantiscono”

EMENDAMENTO N.5 PDL

Aggiungere al dispositivo il punto n. 5:

“5 DARE MANDATO al Settore competente di elaborare adeguate e puntuali forme di comunicazione verso la città (comunicazione istituzionale, mass media, volantini alle fermate attuali, etc...) della decisione presa e delle alternative previste.

EMENDAMENTO N.6 PDL

Sostituire il periodo: “VALUTATO che il servizio di queste ultime linee ha oggi un’utenza ridotta, una limitata sinergia con la rete presente sul territorio cittadino” con “VALUTATO che il servizio di queste ultime linee ha oggi una limitata sinergia con la rete presente sul territorio cittadino”

EMENDAMENTO N.1 ZONCA

Si propone di sostituire il punto n.1 del dispositivo con il seguente testo: “1. Di impegnare il Sindaco e la Giunta a procedere a una proroga tecnica di affidamento all’attuale gestore, al fine di avviare le procedure di gara basate su un nuovo servizio TPL, aggiornato alle nuove esigenze della cittadinanza”

EMENDAMENTO N.3 ZONCA

“A garantire la continuità del servizio di Trasporto Pubblico Locale per evitare disagi alla popolazione e nel quadro dell’organizzazione del nuovo servizio, a rivedere i percorsi per garantire il servizio anche nei quartieri che presentano carenze o particolari difficoltà di collegamenti pubblici (Bettola, Cornaggia, Crocetta, ecc) con i punti di interesse pubblico della città e di interscambio con altre linee di trasporto sovracomunale”

Il Consigliere Muscio illustra l’emendamento da lui proposto. L’Assessore Veronese, a nome della Giunta, esprime parere favorevole.

Il Presidente pone in votazione l’emendamento Muscio-Russomando e si determina il seguente risultato (all. A all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.14
Voti favorevoli:	n.14
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l’emendamento approvato.

Il Presidente, constatata l’assenza del Consigliere Tediosi, passa a leggere l’emendamento da lui presentato. L’Assessore Veronese esprime parere favorevole a nome della Giunta. Il Consigliere Berlino dichiara che il suo gruppo si asterrà dal voto in quanto ha presentato un altro emendamento dello stesso tenore. Il Sindaco dichiara che darà voto favorevole.

Il Presidente pone in votazione l’emendamento Tediosi e si determina il seguente risultato (all. B all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n.16
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. 5 Berlino, Cesarano, Di Lauro, Malavolta, Visentin

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l’emendamento approvato.

Il Presidente passa quindi all’esame degli emendamenti presentati dal gruppo PDL.

Il Consigliere Malavolta illustra l’emendamento n.1. L’Assessore Veronese dichiara, a nome della Giunta, l’emendamento n. 1 PDL non accoglibile. Si accende una discussione (omissis) nel corso della quale viene presentato il seguente subemendamento:

SUBEMENDAMENTO MALAVOLTA ALL’EMENDAMENTO N.1 PDL
Cassare la frase davanti a “non procedere”

Il Presidente pone in votazione il subemendamento all’emendamento n.1 PDL e si determina il seguente risultato (all. C all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n. 7
Voti contrari:	n.14
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara il subemendamento respinto.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.1 PDL e si determina il seguente risultato (all. D all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.22
Voti favorevoli:	n. 8
Voti contrari:	n.14
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento respinto.

Il Consigliere Berlino ritira l'emendamento n.2 PDL.

Il Consigliere Malavolta presenta l'emendamento n.3 PDL. L'Assessore Veronese, a nome della Giunta, esprime parere negativo.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.3 PDL e si determina il seguente risultato (all. E all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n. 7
Voti contrari:	n.14
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento respinto.

Il Consigliere Berlino ritira l'emendamento n.4 PDL.

Il Consigliere Malavolta presenta l'emendamento n.5 PDL. L'Assessore Veronese dichiara che, senza la parte tra parentesi, l'emendamento sarebbe accoglibile; propone pertanto di subemendare in tal senso il testo proposto.

Il Presidente pone in votazione il subemendamento all'emendamento n.5 PDL e si determina il seguente risultato (all. F all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.19
Voti favorevoli:	n.19
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara il subemendamento approvato.

Il testo dell'emendamento n.5 PDL pertanto è il seguente:

EMENDAMENTO N.5 PDL come emendato

Aggiungere al dispositivo il punto n. 5:

“5 DARE MANDATO al Settore competente di elaborare adeguate e puntuali forme di comunicazione verso la città della decisione presa e delle alternative previste.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.5 PDL così come emendato e si determina il seguente risultato (all. G all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n.21
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento approvato.

Il Consigliere Malavolta presenta l'emendamento n.6 PDL. L'Assessore Veronese dichiara che il parere della Giunta è negativo.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.6 PDL e si determina il seguente risultato (all. H all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n. 7
Voti contrari:	n.14
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento respinto.

Il Consigliere Zonca illustra il suo emendamento n.1. L'Assessore Veronese esprime il parere negativo della Giunta. Il Consigliere Malavolta preannuncia il suo voto favorevole.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.1 presentato dal Consigliere Zonca e si determina il seguente risultato (all. I all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.18
Voti favorevoli:	n. 5
Voti contrari:	n.13
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento respinto.

Il Consigliere Zonca ricorda di aver cancellato l'emendamento n.2 in fase di presentazione e passa a illustrare il seguente subemendamento al suo emendamento n.3:

SUBEMENDAMENTO ZONCA ALL'EMENDAMENTO N.3 ZONCA

Alla prima riga, sostituire la parola "locale" con "comunale"

Il Presidente pone in votazione il subemendamento all'emendamento n.3 ZONCA e si determina il seguente risultato (all. L all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.17
Voti favorevoli:	n.14
Voti contrari:	n. 1
Astenuti:	n. 2 Gatto, Marsiglia

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara il subemendamento approvato.

Il testo dell'emendamento n.3 ZONCA pertanto è il seguente:

EMENDAMENTO N.3 ZONCA EMENDATO

“A garantire la continuità del servizio di Trasporto Pubblico **comunale** per evitare disagi alla popolazione e nel quadro dell'organizzazione del nuovo servizio, a rivedere i percorsi per garantire il servizio anche nei quartieri che presentano carenze o particolari difficoltà di collegamenti pubblici (Bettola, Cornaggia, Crocetta, ecc) con i punti di interesse pubblico della città e di interscambio con altre linee di trasporto sovracomunale”

Il Consigliere Zonca illustra quindi il suo emendamento n.3. Il Sindaco si dichiara contrario a votare l'emendamento così come formulato.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento n.3 presentato dal Consigliere Zonca così come subemendato e si determina il seguente risultato (all. M all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.19
Voti favorevoli:	n. 6
Voti contrari:	n.13
Astenuti:	n. =

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara l'emendamento respinto.

Il Presidente apre infine la fase delle dichiarazioni di voto sull'intera deliberazione così come emendata.

Il Consigliere Zonca preannuncia il suo voto contrario in quanto ritiene che l'atto in esame andrà a creare disagi alla popolazione.

Il Consigliere Fumagalli dichiara che darà voto contrario in quanto la delibera lascerà scoperti dal servizio di trasporto pubblico diversi quartieri della città.

Il Consigliere Berlino si dichiara contrario a questo atto in quanto lo ritiene parte di una serie di azioni legate al contenzioso in essere e difficile da motivare ai cittadini che si troveranno privati del servizio.

Il Consigliere Russomando preannuncia il voto favorevole della maggioranza in quanto si tratta di aggiornare un servizio creato diversi anni prima che ora si sta rivelando poco efficace e troppo oneroso.

Il Presidente pone quindi in votazione la deliberazione in oggetto così come emendata e si determina il seguente risultato (all. N all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.21
Voti favorevoli:	n.13
Voti contrari:	n. 7
Astenuti:	n. 1 Ronchi

Il Presidente, in base al risultato della votazione, dichiara la deliberazione approvata.

Il Presidente pone poi in votazione l'immediata eseguibilità della deliberazione in oggetto e si determina il seguente risultato (allegato O all'originale dell'atto):

Componenti presenti:	n.11
Voti favorevoli:	n.11
Voti contrari:	n. =
Astenuti:	n. =

Il testo approvato è dunque il seguente:

TESTO EMENDATO

OGGETTO: INDIRIZZI IN MERITO AL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO COMUNALE.

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTI i contenuti della l.r. n. 11 del 14 luglio 2009, con particolare riferimento agli artt. 3 e 7, che assegnano alla competenza del Comune le linee di trasporto pubblico comunale e l'art. 43 che disciplina le forme di affidamento;

CONSIDERATO che sul territorio comunale sono presenti numerose linee di trasporto pubblico locale di area urbana ed interurbane e che tali linee hanno avuto una notevole evoluzione nel corso degli anni, con l'incremento di capacità del servizio, grazie all'attivazione della nuova linea tranviaria 31 ed al riordino delle linee su gomma;

CONSIDERATO che sono inoltre attivi sul territorio comunale servizi di linea di trasporto pubblico di competenza del Comune, ovverosia le linee circolari 710 e 711;

VALUTATO che il servizio di queste ultime linee ha oggi un'utenza ridotta, una limitata sinergia con la rete presente sul territorio cittadino e presenta un basso rapporto tra utilità e risorse impiegate;

RILEVATO il carattere di elevata integrazione della Città nel sistema metropolitano e, conseguentemente, che la risposta ottimale ai bisogni di mobilità si può determinare attraverso un'offerta integrata di servizi sull'area urbana;

VISTA la delibera di Giunta Comunale n. 147 del 18.05.2010 ad oggetto "Trasporti pubblici locali: Rapporti Comune di Cinisello Balsamo, Consorzio Trasporti Pubblici spa, Caronte srl";

RICHIAMATA la propria precedente delibera N. 84 del 20/12/2010 avente per oggetto "Indirizzi in merito alla programmazione del servizio di trasporto pubblico locale", nella quale si prendeva atto della relazione tecnica predisposta a riguardo dal Settore Gestione del Territorio – Servizio Mobilità e Trasporti e si avviava il procedimento di consultazione – partecipazione in merito alla programmazione del servizio di trasporto pubblico comunale;

PRESO ATTO che tale procedimento si è svolto nei mesi di febbraio e marzo 2011;

ESAMINATA la relazione predisposta in merito dal Settore Gestione del Territorio – Servizio Mobilità e Trasporti;

RILEVATO che da tale relazione emerge che le indagini tecniche e conoscitive hanno evidenziato come il servizio del trasporto pubblico comunale non consenta di raggiungere i necessari livelli di efficienza nel perseguimento degli obiettivi in rapporto alle risorse impiegate;

PRESO ATTO delle possibili azioni a sostegno della mobilità dei cittadini tramite il trasporto pubblico locale;

RICHIAMATA l'esigenza del rispetto del Patto di Stabilità che richiede azioni di revisione e riorganizzazione dei servizi finalizzati al contenimento della spesa;

DATO ATTO che il servizio di trasporto pubblico comunale è affidato fino al 31.12.2011, in virtù della delibera di Giunta Comunale n. 87 del 31.03.2011;

VISTO il Testo Unico degli Enti Locali D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000 ed in particolare l'art. 42 sull'attribuzione ai Consigli Comunali delle competenze in merito all'organizzazione dei pubblici servizi;

CONSIDERATO che il presente argomento è stato esaminato dalla Commissione Consiliare II – "Assetto, Utilizzo, Tutela del Territorio" nella seduta dell'8.11.2011;

VISTI i pareri di cui all'art. 49, 1° comma, del D.Lgs. n. 267 del 18/08/2000, allegati al presente atto;

con voti.....

DELIBERA

- 1. di sopprimere le linee circolari 710 e 711 per le ragioni esposte in premessa;**
- 2. DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta per avviare un percorso strategico finalizzato al miglioramento dei servizi integrati di trasporto di area urbana per gli abitanti di Cinisello Balsamo, attivando un tavolo di lavoro in tal senso con il Comune di Milano, anche in relazione alla definizione in corso del nuovo Piano Triennale dei Servizi da parte dello stesso ed alla richiesta agli Enti competenti di interventi di potenziamento nel breve termine;**
- 3. DI IMPEGNARE il Sindaco e la Giunta a promuovere, nei confronti degli altri Enti titolari di servizi di trasporto pubblico sul territorio e delle aziende esercenti, iniziative finalizzate a percorsi che possano garantire il mantenimento del posto di lavoro;**

4. **DI DARE MANDATO** al Settore competente di predisporre un'adeguata analisi finalizzata all'attivazione di un sistema di agevolazioni, per i Cittadini di Cinisello Balsamo per l'erogazione di un contributo per l'acquisto di abbonamenti SITAM a prezzo ridotto.

5. **DI DARE MANDATO** al Settore competente di elaborare adeguate e puntuali forme di comunicazione verso la città della decisione presa e delle alternative previste.

Il Presidente
F.to GIUSEPPE SACCO

Il Vicesegretario Generale
F.to MORENO VERONESE

Si dichiara che questa deliberazione è pubblicata – in copia – all’Albo Pretorio del Comune per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell’art. 124, 1° comma, del T.U. 18.8.2000 n.267, con decorrenza

__22/11/2011__

Cinisello Balsamo, __22/11/2011__

Il Segretario Generale
F.to ANTONIO D’ARRIGO

Copia conforme all’originale, in carta libera per uso amministrativo.

Cinisello Balsamo, _____

Il Segretario Generale

La presente deliberazione è divenuta esecutiva ai sensi di Legge.

Cinisello Balsamo, __3/12/2011__

Il Segretario Generale

Pubblicata all’Albo Pretorio

dal __22/11/2011__ al __9/12/2011__

Cinisello Balsamo, _____

Visto: Il Segretario Generale